

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 338.23

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ ПОДОЛАННЯ КРИЗИ В ДОРОЖНЬО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

**О. В. Комеліна, доктор економічних наук. О. В. Чмирь.
Полтавський національний технічний університет ім. Ю. Кондратюка.**

© Комеліна О. В., 2013.

© Чмирь О. В., 2013.

Стаття отримана редакцією 01.08.2013 р.

Вступ. Світовий досвід свідчить, що в умовах капіталістичної економіки окреме існування держави та бізнесу неможливе. Це особливо актуально в тих сферах економіки, які потребують негайної модернізації. У сучасних умовах держава об'єктивно не спроможна самотужки модернізувати відсталі галузі економіки, такі як енергетика, житлово-комунальне господарство, транспортна сфера тощо. Особливо гостро ця проблема постає перед дорожньо-експлуатаційною галуззю. Технічний стан більшості доріг в Україні не відповідає не тільки міжнародним, але й вітчизняним стандартам. Останнім часом ця проблема набула значного соціального резонансу через різке погіршення стану шляхів.

Про незадовільний стан автомобільних доріг в Україні свідчить офіційна статистика Міністерства внутрішніх справ України. Згідно з нею із січня по вересень 2013 року в нашій державі через незадовільний стан дорожнього покриття сталося 274 дорожньо-транспортні пригоди (ДТП), в яких 110 людей були травмовані, а 24 людини загинули [1]. Однак наведені статистичні дані не враховують ті ДТП, у котрих поганий стан дорожнього покриття був лише однією з причин їх виникнення.

Крім того, згідно зі Світовим рейтингом конкурентоспроможності економік, який щорічно оголошується на Всесвітньому економічному форумі в Давосі, у 2012 році Україна посіла 144-те місце зі 148-ми держав за якістю автомобільних доріг. Варто зазначити, що стосовно стану інших об'єктів транспортної інфраструктури спостерігається дещо краща ситуація. Так, за якістю залізничних шляхів наша держава посідає 25-те місце, за якістю портової інфраструктури – 96-те, за якістю аеропортів – 105-те [2].

Складність прискорення процесів модернізації дорожньо-експлуатаційної галузі в Україні полягає в тому, що більшість її основних засобів мають високий рівень зносу і є

морально застарілими, а загальний стан доріг не відповідає європейським стандартам. Реалізація великих інноваційних проектів є реальним шляхом подолання кризи в цій галузі, єдиним на сьогодні засобом підвищення ефективності діяльності її підприємств. Отже, розв'язання проблеми модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури країни вимагає залучення значних інвестиційних ресурсів та їх спрямування в інноваційні проекти, що потребує спільних зусиль держави та бізнесу. У той же час реалізація масштабних інноваційних проектів неможлива без взаємодії держави та бізнесу. Цього можна досягти шляхом реалізації механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Світовий досвід показує, що саме цей механізм дозволяє оптимально об'єднати наявні ресурси з відповідним розподілом ризиків інвестування й досягти ефекту синергії при реалізації спільних інноваційно-інвестиційних проектів.

Огляд останніх джерел досліджень та публікацій. Проблема реформування й реорганізації дорожнього господарства України розглядається в роботах таких вітчизняних науковців, як Ю. Ставничий, М. Немчинов, Н. Бондар, П. Ставицький та інші. У своїх роботах учені наголошують, зокрема, на необхідності використання світового досвіду в цій сфері й важливості розроблення комплексної програми з порятунку галузі.

Механізм ДПП узагалі та його використання при реалізації інноваційних проектів широко досліджений у науковій літературі. Проблема форм і моделей реалізації ДПП вивчали такі вчені, як Д. Марш, Л. О'Тул, Р. Родес [10], С. Девіс, Р. Файрбразер [11], В. Варнавський [8], І. Тараненко [12], Н. Мироненко [13]. Здобутки цих науковців дозволили вирішити важливі питання, пов'язані з розробленням теоретичних моделей реалізації ДПП.

Разом з тим недостатньо дослідженими залишаються проблеми використання механізму ДПП в Україні з урахуванням місцевих особливостей господарювання. Питання застосування механізму ДПП у дорожньо-експлуатаційній галузі через її специфічність, значну відмінність від інших галузей економіки також залишається маловивченим.

Постановка завдання. Метою дослідження є особливості запровадження моделі подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі України за умов реалізації механізму ДПП.

Основний матеріал і результати. У світовій практиці протягом останніх десятиліть активно розвиваються нові підходи і форми взаємодії державного й приватного секторів економіки з метою швидкого та якісного впровадження нових проектів і, таким чином, розвитку конкурентоспроможного середовища. У зв'язку із цим, значного поширення набула така форма співпраці, як ДПП.

У світі реалізація подібних проектів найбільш поширена в енергетиці, телекомунікаціях та транспортній галузі (табл. 1). Остання є найбільш привабливою для реалізації проектів ДПП, оскільки, як правило, такі проекти характеризуються швидкою окупністю, потребують значних інвестицій, що впливає на ділову активність банківського сектора, а також мають значний соціальний ефект через створення нових робочих місць і розвиток обслуговуючої інфраструктури.

Таблиця 1. Обсяги інвестицій у проекти ДПП у 1990 – 2009 рр., (млн. дол. США)[3]

Регіон	Галузь народного господарства			
	Енергетика	Телекомунікації	Водопостачання та водовідведення	Транспорт
1	2	3	4	5
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	115,275	86,536	28,982	77,514
Європа й Центральна Азія	76,575	162,98	3,852	17,107
Латинська Америка та Карибський басейн	181,782	263,576	23,622	109,782
Близький Схід і Північна Африка	17,782	46,088	3,202	6,728
Південна Азія	80,675	87,161	0,355	30,256
Африка та південь від Сахари	9,656	73,306	0,266	11,811
Разом	481,696	719,647	60,279	253,198

Світовий досвід показує, що ДПП в дорожньо-експлуатаційній галузі може реалізуватися на двох рівнях: загальнодержавному та на рівні підприємства.

На рівні держави основним напрямом реалізації ДПП у цій галузі є здавання в концесію об'єктів дорожньої інфраструктури, що проявляється в створенні приватних доріг шляхом заснування акціонерних товариств, які за угодою з урядом країни приймають автомагістраль у довгострокову концесію (оренду) на 25 – 35 років, після чого дорога або передається державі, або продовжується концесія. Довгострокові концесійні угоди встановлюють вимоги до якості утримання доріг і розміри плати за проїзд з урахуванням можливих змін рівня цін та інфляції. Прибуток, отриманий концесіонерами, зазвичай регламентується на рівні 10 відсотків, а надприбуток вилучається до бюджету, що не дає можливості необгрунтовано збільшувати плату за проїзд.

Така схема набула широкої популярності в розвинених країнах (таблиця 2). У світі налічується 25 мільйонів кілометрів автомобільних доріг. Із них 150 тисяч кілометрів більше ніж у 30-ти країнах світу є платними для користувачів. Платний проїзд, як правило, запроваджується на швидкісних автомагістралях, мостах, тунелях, шляхопроводах і естакадах.

Таблиця 2. Порівняння частки приватних (концесійних) автомобільних доріг у деяких країнах світу [4]

Країна	Загальна протяжність автомобільних доріг, км	Протяжність автомагістралей, км		Відсоток концесійних автомагістралей від їх загальної протяжності
		загальна	у тому числі концесійні платні автомагістралі	
Китай	1 890 000	42000	34000	81
Франція	960000	11000	8530	78
Великобританія	378000	8200	340	4
Іспанія	347000	8200	3250	40
Італія	320000	6700	5690	85
Австрія	140000	2200	2100	96
Греція	118000	890	467	53
Норвегія	90000	1200	550	46
Республіка Корея	77000	1940	1940	100
Швейцарія	72000	2190	1950	89
Португалія	69000	1200	900	75
Угорщина	30000	1200	1010	83
Хорватія	31000	1420	1290	91
Бельгія	16000	1800	280	16
Україна	169500	280	-	-

Як видно з таблиці 2, в Україні схеми реалізації ДПП у дорожньо-транспортній сфері поки що не застосовуються. Причинами цього є:

по-перше, недостатність законодавчої бази в цій сфері (діючий закон України «Про державно-приватне партнерство» є достатньо загальним);

по-друге, незадовільний технічний стан більшості магістральних автошляхів на території України, що значно знижує їх інвестиційну привабливість;

по-третє, відсутність політичної волі до активізації процесів модернізації дорожньо-експлуатаційної галузі.

Однак певні напрацювання в цьому напрямі в нашій державі є. Так Укравтодором розроблено та реалізуються проекти з будівництва й експлуатації на умовах ДПП (концесії) автомобільних доріг Одеса – Рені (261 км) та Щербаківка – Харків – Новомосковськ (208,7 км). Вартість реалізації цих проектів відповідно 15,8 та 3,9 млрд. грн. Ці кошти

планується залучити шляхом здавання відповідних об'єктів транспортної інфраструктури в концесію на 30 років [9].

На рівні окремого підприємства механізм ДДП може бути реалізованим у формі співробітництва і кооперації підприємств державної та приватної форм власності. Така співпраця зазвичай реалізується на основі договору про спільну діяльність. За договором про спільну діяльність сторони (учасники) зобов'язуються спільно діяти без створення юридичної особи для досягнення певної мети, що не суперечить законові. Договір про спільну діяльність відрізняється від традиційних партнерських відносин тим, що підприємства різних форм власності можуть координувати свої дії для досягнення спільної вигоди, не вступаючи в господарські об'єднання [5].

ДПП (кооперація) у дорожньо-експлуатаційній галузі на рівні підприємства може бути реалізовано в таких напрямках:

1. Залучення приватних компаній до реалізації інноваційних проектів на підприємстві. Приватні компанії можуть виступати як консультанти, постачальники обладнання, інвестори тощо.

2. Залучення приватних компаній до проектів підвищення енергозбереження. У рамках Галузевої програми підвищення енергоефективності та скорочення споживання енергоносіїв підприємствами дорожньо-експлуатаційної галузі на 2010 – 2015 роки такі проекти реалізуються на багатьох підприємствах галузі.

3. Здавання в оренду приватним підприємствам тимчасово не затребуваних технічних засобів. Така форма співпраці в Європі реалізується майже в усіх галузях економіки, однак у дорожньо-експлуатаційній галузі набула особливого поширення. Це пояснюється двома факторами: сезонністю робіт та нестабільністю обсягів робіт залежно від виробничої необхідності (стану конкретного об'єкта дорожнього господарства) [6]. Через це організації, що тимчасово мають вільні матеріально-технічні ресурси (виробничі потужності, спеціальну техніку), здають їх в оренду іншим підприємствам. Цей механізм реалізується як у межах галузі, так і на міжгалузевому рівні.

Таким чином, існує значний світовий досвід використання механізмів ДПП при реалізації інвестиційних проектів у транспортній галузі. Основна частка проектів ДПП у цій сфері припадає на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. Використання ДПП у цій галузі дозволяє досягти значного приросту доданої вартості порівняно з реалізацією інноваційних проектів за рахунок держави.

Для поліпшення стану дорожньо-експлуатаційної галузі в Україні, на думку авторів, необхідне впровадження інноваційних технологій, що дозволять підвищити ефективність роботи підприємств. Однак лише використання передових технологій недостатньо. Зважаючи на високу однорідність та інтегрованість підприємств дорожньо-експлуатаційної галузі, розв'язання перелічених проблем не можливе лише на рівні підприємства. З метою подолання кризових явищ інноваційних перетворень вимагає вся організаційно-економічна структура дорожнього господарства України (рис. 1), що має супроводжуватися широким упровадженням ринкових механізмів. Відповідно до головних завдань держави для подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі мають максимально залучатися фінансові ресурси.

Одним із кроків у цьому напрямі може бути здавання деяких об'єктів дорожньої інфраструктури в концесію. Серед різноманіття варіантів передання доріг у концесію (міжнародних, національних, місцевих та ін.) у першу чергу цей механізм може бути застосованим для магістралей міжнародного та національного значення, які, як правило, мають максимальний транзитний потік і вимагають для їх належного утримання залучення значної частини бюджетних коштів. Проте саме такі інвестиційні проекти мають високий рівень окупності.

При встановленні плати за проїзд необхідно виходити з досвіду країн Центральної Європи, оскільки там транспортні шляхи за своїми технічними характеристиками є найбільш наближеними до українських. Зважаючи на велику протяжність магістральних шляхів, для України більше підходить модель покілометрової оплати проїзду. Ключовим питанням упровадження такої системи є вартість проїзду. Запропоновано співвіднести вартість проїзду із середньою заробітною платою по країні. Так, оскільки середня заробітна плата в Україні в 3,9 разу нижча, ніж у Польщі [3], то вартість проїзду українськими платними автобанами має

становити одну четверту від вартості проїзду автобанами цієї країни, тобто 7 – 8 грн. за 100 кілометрів. Надалі ця ціна може коригуватися залежно від ринкових умов.

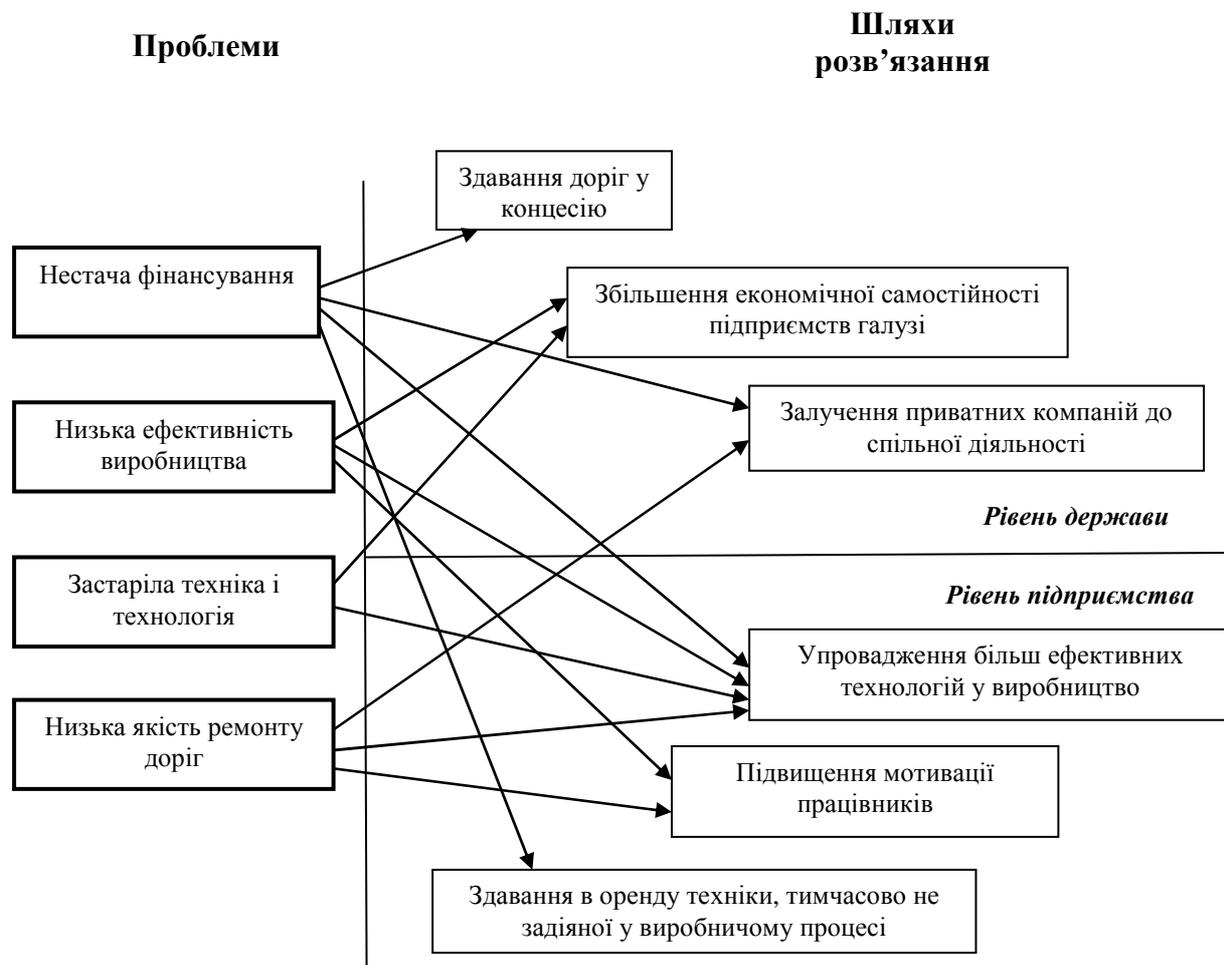


Рис. 1. Схема подолання кризових явищ у дорожньо-експлуатаційній галузі

Для реалізації механізму ДПП необхідним є проведення ряду реформ, спрямованих на лібералізацію законодавства в цій сфері, створення додаткових гарантій для інвесторів та прозорого механізму тендерів, забезпечення ефективного механізму контролю держави за використанням об'єктів концесії. Однак у разі успішного впровадження механізму концесії в дорожньо-експлуатаційну галузь це принесе значний позитивний економічний та соціальний ефект.

У той же час лише окремі заходи щодо подальшого розвитку дорожньо-експлуатаційної галузі не достатні для подолання системної кризи, що спостерігається в ній останнім часом. Для цього необхідна перебудова державної системи управління дорожнім господарством.

На сьогоднішній день схема функціонування дорожньо-експлуатаційної галузі в Україні має достатньо складну (трирівневу) організаційно-економічну структуру. Загальне фінансування ремонту доріг здійснюється з коштів Дорожнього фонду Державного бюджету України. Проте, як показує практика, цих коштів недостатньо для підтримання належного стану дорожнього господарства. Отже, уряд змушений виділяти дотації із Загального фонду Державного бюджету України на потреби галузі. Відповідно ці кошти акумулюються в ДАК «Автомобільні дороги України» з наступним розподілом між регіональними відділеннями (облавтодорами) з урахуванням регіональних особливостей стану доріг та запланованого обсягу ремонту. На рівні облавтодорів частина коштів використовується на ремонт доріг в обласних центрах, а решта перерозподіляється між його районними філіями (райавтодорами). Райавтодори займаються ремонтом доріг за межами обласних центрів. Таким чином, з одного боку, державні підприємства галузі виступають самостійними господарськими одиницями і мають можливість функціонувати незалежно, а з іншого – нестабільність їх розвитку та

відповідно вимушена взаємозалежність посилюються через відсутність стабільності фінансування з боку держави. Пропорції розподілу й перерозподілу державних замовлень і коштів на їх виконання кожного року змінюються, через що виникають проблеми ефективної організації діяльності цих структур. Ця взаємозалежність і жорстка система субординації створюють умови, за яких окреме підприємство не в змозі реалізувати стратегію перспективного розвитку, що має бути побудована на основі ефективного використання ресурсів.

Зважаючи на це, ще одним важливим кроком для подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі є збільшення економічної самостійності її підприємств. Збільшення економічної самостійності має проявлятися в наступному:

- можливість часткового фінансування об'їздів та райавтодорів з місцевих бюджетів, оскільки врахування саме місцевих особливостей має стати ключовим аспектом заходів щодо подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі. Регіони України з розвинутою промисловістю вирізняються значно нижчою якістю дорожнього покриття порівняно з іншими. Це пояснюється набагато більшою завантаженістю доріг у них вантажним транспортом. При цьому місцеві бюджети регіонів-донорів значно більші, ніж у регіонів-акцепторів. Тому доцільно спрямовувати частину коштів місцевих бюджетів на ремонт об'єктів дорожнього господарства. Звичайно це не повинно підривати баланс місцевих, тому автори рекомендують направляти з місцевих бюджетів не більше 30% коштів необхідних для поточного ремонту доріг у регіоні;

- перехід до управління інноваційно-інвестиційними проектами, що забезпечить піднесення результативності управлінських рішень у системі підприємств дорожньо-експлуатаційної галузі.

Такі організаційно-економічні інновації в управлінні є необхідними для підвищення ефективності діяльності підприємств галузі, вони дозволяють використовувати наявний підприємницький потенціал і практичний досвід керівників окремих підприємств для забезпечення їх розвитку з урахуванням місцевих особливостей.

Ще одним важливим аспектом поліпшення стану дорожнього господарства України є налагодження партнерства між державними та приватними підприємствами цієї галузі. На сьогоднішній день така співпраця проявляється в розміщенні державних замовлень на ремонт і будівництво особливо важливих об'єктів дорожньої інфраструктури. У той же час потенціал співпраці є набагато ширшим. Приватні підприємства дорожньої галузі в основному спеціалізуються на приватних замовленнях з будівництва асфальтованих площадок, під'їздів до інфраструктурних об'єктів, аеропортів тощо. Такі підприємства мають значну перевагу над державними підприємствами галузі у застосуванні сучасних технологій та технічному забезпеченні. Вони намагаються привести свою діяльність у відповідність до європейських світових стандартів.

Зважаючи на це, держава має створити умови для поглиблення кооперації між державними й приватними підприємствами в галузі. Це буде сприяти обміну досвідом та якнайшвидшому впровадженню інноваційних технологій на підприємствах державного сектора. Кооперація підприємств державної і приватної форм власності в дорожньо-експлуатаційній галузі може здійснюватися шляхом:

- реалізації спільних інноваційно-інвестиційних проектів;
- надання виробничих послуг (ремонт техніки, продаж бітуму для потреб інших підприємств);
- обміну досвідом та надання консультаційних послуг.

На рівні підприємства основним завданням для поліпшення стану в галузі є оновлення технологій та приведення її у відповідність до сучасних вимог. Упровадження таких технологій є затратним і потребує залучення додаткових коштів. Ця проблема частково розв'язується за рахунок проведення описаних вище реформ на рівні держави. На рівні підприємства можливості для залучення коштів значно менші.

У той же час державні підприємства цієї галузі мають надлишкові потужності й можуть залучити додаткові фінансові ресурси за рахунок передання в оренду техніки, тимчасово не задіяної у виробничому процесі. Тимчасово незадіяні технічні засоби можуть бути здані в оренду іншим підприємствам регіону, зокрема: агропромисловим підприємствам; приватним підприємствам (вантажний транспорт); підприємствам лісового господарства;

сільськогосподарським підприємствам під час проведення сезонних робіт. Це дозволить підприємству залучити додаткові кошти для реалізації інноваційних проектів. Звичайно ведення такого виду діяльності не повинно наносити шкоду основній діяльності фірми.

Ключовими напрямками інноваційної діяльності підприємств дорожньо-експлуатаційної галузі є: впровадження інноваційних технологій на підприємстві (зокрема, впровадження більш ефективної технології ремонту дорожнього покриття); використання нових, більш ефективних та дешевих матеріалів; автоматизація бізнес-процесів на основі систем автоматизованого обліку.

Крім цього, як показує практика, ефективність використання трудових ресурсів на підприємствах дорожньо-експлуатаційної галузі є дуже низькою при тому, що рівень оплати праці на підприємствах, як правило, є достатньо високим порівняно з іншими галузями господарства. Основною причиною цього є низький рівень мотивації працівників, що потребує впровадження додаткових методів стимулювання працівників (матеріальної та нематеріальної мотивації). Підвищення мотивації працівників в умовах переходу підприємств галузі на самофінансування за рахунок раціонального використання наявних матеріально-технічних ресурсів є обов'язковим під час реалізації інноваційних проектів на підприємстві.

Упровадження перелічених інновацій потребує реалізації інноваційних проектів. Ці проекти мають реалізуватися у співпраці з приватними партнерами – підприємствами, що мають значний досвід у сфері інновацій. Приватні підприємства можуть залучати до реалізації проектів як консультантів, постачальників обладнання, інвесторів тощо.

Висновки. Подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі – комплексна проблема. Передумови сучасного критичного стану дорожнього господарства в Україні закладалися протягом тривалого часу, тому ця проблема потребує розроблення комплексної цільової програми її подолання. Зважаючи на загальну низьку ефективність діяльності державних підприємств дорожньо-експлуатаційної галузі, така програма має містити не тільки макроекономічні, але й мікроекономічні заходи. Реалізація запропонованої авторами моделі подолання кризових явищ у дорожньо-експлуатаційній галузі шляхом упровадження державно-приватного партнерства дозволить: поступово поліпшити технічний стан автомобільних доріг в Україні; збільшити надходження до державного бюджету за рахунок концесійних платежів; підвищити ефективність функціонування підприємств галузі. Однак запропоновану модель може бути реалізовано лише за умови налагодження тісної взаємодії між державою та бізнесом, що також зацікавлений у поліпшенні стану дорожньої інфраструктури в Україні. Механізм державно-приватного партнерства дозволить найбільш ефективно поєднати суспільні ресурси для поліпшення стану дорожньо-експлуатаційної галузі в Україні.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Сайт Міністерства внутрішніх справ України [Ел. р.]. – Режим доступу: www.mvs.gov.ua.
2. Реальна економіка [Ел. р.]. – Режим доступу: <http://real-economy.com.ua>
3. Букатин, В. С. Концессии в сфере аэропортов: теория и современная мировая практика / В. С. Букатин. – М. : Соврем. экономика и право, 2010 (Тип. ГПИБ). – 68 с.
4. Сосна, С. Концессионные соглашения: теория и практика / С. Сосна. – М.: Нестор, 2009.
5. Schlitt, Rainer, 2012, «Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe». [Ел. р.]. – Режим доступу : <http://www.eib.org/about/press/2003/2003-037-public-private-partnerships-objectives-and-experiences-in-germany-and-europe.htm>
6. De Palma A., Leruth L., Prunier G. Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships. IMF Working Paper WP/09/177, International Monetary Fund. [Ел. р.]. – Режим доступу: <http://ideas.repec.org/p/imf/imfwpa/09-177.html>
7. Hammami, Mona, Jean-Francois Rughashyankiko and Etienne B. Yehoue, 2009, «Determinants of Public-Private Partnerships in Infrastructure», IMF Working Paper, WP/06/09. (Washington: International Monetary Fund)
8. Варнавский, В. Г. Партнерства государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В. Г. Варнавский; Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: Наука, 2009. – 315 с.

9. Канова, О. А. Основні аспекти державно-приватного партнерства / О. А. Канова // Управління розвитком. – 2011. – № 21 (118). – С. 147–150.
10. Rhodes R., Marsh D. Policy Network in British Politics. A Critique of Existing Approaches// Policy Network in British Government. Oxford, 2008.
11. Davis, Steve and Fairbrother, Peter/ Private Finance Initiative(PFI) and Public Partnerships (PPPs): Definitions and Sources // School of Social Science. Cardiff University. Working Paper Series. 2003. – Paper 39.
12. Тараненко, І. В. Державно-приватне партнерство в іновативній сфері: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні / І. В. Тараненко, О. В. Охінко// Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2011. № 1 (4).
13. Мироненко, Н. М. Правовые проблемы государственного управления НТП в промышленности / Н. М. Мироненко. – К., 2010. – С. 94.

УДК 338.23

Комеліна Ольга Володимирівна, доктор економічних наук, професор кафедри менеджменту та адміністрування. **Чмирь Олександр Вікторович**, магістр. Полтавський національний технічний університет ім. Ю. Кондратюка. **Державно-приватне партнерство як механізм подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі України**. Розглянуто проблему подолання кризи в дорожньо-експлуатаційній галузі України шляхом налагодження різнопланової взаємодії між приватним сектором і державою. На основі наукових публікацій проаналізовано світовий досвід використання механізму державно-приватного партнерства в цій галузі. Запропоновано модель подолання кризових явищ у дорожньо-експлуатаційній галузі шляхом проведення реформ на рівні держави та на рівні окремих підприємств із широким використанням механізму державно-приватного партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, дорожньо-експлуатаційна галузь, інновації, концесія.

УДК 338.23

Комелина Ольга Владимировна, доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента и администрирования. **Чмырь Александр Викторович**, магистр. Полтавский национальный технический университет им. Ю. Кондратюка. **Государственно-частное партнерство как механизм преодоления кризиса в дорожно-эксплуатационной отрасли Украины**. Рассмотрена проблема преодоления кризиса в дорожно-эксплуатационной отрасли Украины путем налаживания разнопланового взаимодействия между частным сектором и государством. На основе научных публикаций проанализирован мировой опыт использования механизма государственно-частного партнерства в данной отрасли. Предложена модель преодоления кризиса в дорожно-эксплуатационной отрасли путем проведения реформ на уровне государства и на уровне отдельных предприятий с широким использованием механизма государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, дорожно-эксплуатационная отрасль, инновации, концессия.

UDC 338.23

Komelina Olga, Ph.D, professor of management and administration. **Chmyr Alexander**, MA . Poltava National Technical Yuri Kondratyuk University. **Public-private partnerships as a method of overcoming the crisis in the road industry in Ukraine**. In this report we describe the problem of overcoming the crisis in the road industry in Ukraine by establishing diverse interaction between the private sector and the state. In this report we estimate world experience of using public-private partnerships in this area based on the analysis of scientific We propose the model to overcome the crisis in the road industry through reforms at the state level and at the level of individual enterprises with extensive use of public-private partnerships.

Keywords: public-private partnerships, road industry, innovations, concession.